

RINGKASAN STUDI SINERGI ANTARA JARINGAN KERETA API PERKOTAAN DENGAN PROPERTI PEMUKIMAN

Atik S. Kuswati *)

Peneliti Badan Litbang Perhubungan
Jalan Merdeka Timur Nomor 5 Jakarta Pusat

ABSTRACT

Kinds of urban transportation policy are used to overcome public transportation's problem in big cities. One of them is the development of public transportation based on railways. This policy has already implemented in Jabodetabek as public transportation besides buses. The potency of Jabodetabek railways development can be seen from the trends of passengers and land use patterns. In addition, the synergy of settlement area in cities and railways development can be seen as potency as well. The cooperation between PT.KA and private companies has already exists and can be improved by considering the potency. The growths of those settlements area refers to the regional planning which can take advantage from the railways track through on the area, conversely PT.KA will gain profit from the passengers who stay in that area. This matter is explained in the study of The Synergy of Urban Railways Network and Settlement Property conducted by Research and Development of Transportation Agency in 2008.

PENDAHULUAN

Sebagai salah satu upaya meningkatkan pelayanan transportasi umum yang murah dan efisien bagi kebutuhan masyarakat, maka diperlukan suatu kebijakan dan strategi dalam hal sinergi antara jaringan perkeretaapian dengan properti/permukiman khususnya di wilayah perkotaan. Hal ini di latar belakang oleh beberapa kondisi sebagai berikut:

- Kemacetan lalu lintas adalah masalah klasik yang tak pernah terselesaikan. Padatnya kendaraan di berbagai wilayah perkotaan saat ini merupakan faktor utama penyebab kemacetan di kota-kota besar di Indonesia. Untuk mengatasi masalah tersebut (kemacetan lalu lintas), pemerintah berupaya melakukan revitalisasi sistem transportasi massal, termasuk kereta api penumpang, terutama yang menghubungkan kota-kota besar (metropolitan) dengan kota-kota lain yang menjadi penyangga atau sub-urbannya, agar intensitas lalu lintas intra dan antar kota-kota tersebut dapat dikurangi. Dengan dikembangkannya sistem transportasi massal yang dapat mengangkut jumlah penumpang yang cukup besar dalam satuan waktu tertentu, diperlukan adanya kebijakan, strategi, dan perencanaan yang cukup komprehensif dan hal ini juga akan membawa konsekuensi pada kualitas dan kuantitas program serta kegiatan dan pembiayaan yang cukup massif dalam pelaksanaan.
- Adanya kebutuhan dana investasi yang cukup besar untuk pengembangan sistem perkeretaapian (termasuk kereta api penumpang) sedangkan kondisi dana pemerintah

sangat terbatas, maka diperlukan adanya sinergi antara pemerintah dengan swasta untuk mendanainya.

Dalam kaitan hal tersebut studi menggambarkan pola kerja sama pengembangan perkeretaapian antara pihak pemerintah dengan swasta yang dapat digunakan sebagai salah satu referensi bagi pemerintah jika melakukan kerja sama dengan pihak lain.

Maksud studi adalah untuk mendukung upaya dalam mendekatkan sinergitas pembangunan properti daerah permukiman dengan pengembangan sarana dan prasarana perkeretaapian khususnya yang melayani kawasan perkotaan (kereta komuter), dengan melibatkan pihak swasta dalam hal pembiayaan dan pembangunannya. Tujuannya adalah terwujudnya pola kerja sama yang saling menguntungkan antara pemerintah dan swasta dalam hal pembangunan sarana dan prasarana transportasi perkeretaapian yang menghubungkan simpul-simpul pusat permukiman yang dikelola swasta dan menjadi titik simpul pergerakan penumpang yang memanfaatkan jasa perkeretaapian.

Wilayah studi dibatasi di Pulau Jawa dan Sumatera, dengan ruang lingkup: inventarisasi *masterplan (blue print)* perkeretaapian, kebijakan/peraturan-peraturan yang terkait dengan penyiapan jaringan angkutan massal di perkotaan, kebijakan pemerintah daerah dalam pengembangan wilayah permukiman berdasarkan tata ruang, identifikasi permasalahan kebijakan pemerintah daerah dalam pengembangan wilayah permukiman dan penyiapan prasarana transportasinya, identifikasi upaya dan kebijakan pemerintah daerah dan pengembangan dalam upaya mendekatkan pembangunan properti dengan simpul dan jaringan angkutan kereta api, analisis sinergi pembangunan antara properti dengan kereta api (pola kerjasama) yang menghubungkan antara jaringan kereta api, pusat permukiman dan pusat kota, analisis model perencanaan pembangunan yang menghubungkan antara pusat-pusat permukiman dengan pusat perkotaan, rekomendasi rencana pengembangan kawasan stasiun di beberapa koridor kereta api komuter Jabodetabek, usulan model kerja sama yang dapat dilakukan antara pihak pemerintah dan swasta dalam pengembangan kawasan di sekitar stasiun kereta api

Hasil Keluaran

1. Gambaran kondisi perkeretaapian khususnya KA Komuter di kawasan perkotaan.
2. Model pengembangan pola kerja sama sebagai Informasi awal untuk mendukung studi kelayakan bagi kerjasama operasional antara PT Kereta Api dengan swasta, bagi pengembangan sarana dan prasarana pendukung perkeretaapian, khususnya yang terkait dengan KA komuter.

METODOLOGI

Sesuai dengan UU No. 23 / 2007 tentang Perkeretaapian ditetapkan bahwa pengembangan kerja sama pengembangan di bidang perkeretaapian dimungkinkan dengan melibatkan pihak swasta, baik dalam hal penyediaan sarana dan prasarana, serta kegiatan pendukung perkeretaapian, termasuk industri hulu maupun hilirnya.

Untuk mengkaji kemungkinan dilakukannya kerja sama tersebut maka akan dianalisis berbagai potensi dan masalah yang terkait dengan kondisi prasarana perkeretaapian serta aspek lain yang terkait dengan pengembangan kerja sama, antara lain: kondisi fisik lahan, kondisi permukiman sekitarnya, kondisi sosial ekonomi masyarakat pengguna kereta api perkotaan (komuter), aspek legal (kebijakan) yang mendasari bentuk kerja sama. Tahapan studi sebagai berikut:

1. Persiapan dan desk studi
2. Pengumpulan dan pengolahan data dan informasi:
 - a. Kebijakan dan sasaran pembangunan perkeretaapian;
 - b. Kondisi fisik lingkungan permukiman;
 - c. Kondisi sosial masyarakat;
 - d. Kondisi ekonomi wilayah/kawasan.
3. Perumusan konsep dan strategi pengembangan kerja sama (sinergi) pembangunan prasarana perkeretaapian.

PEMBAHASAN

1. Kondisi saat ini dan permasalahan
 - a. Kereta api perkotaan Gerbangkertosusilo (
 - 1) Alasan masyarakat naik KA dikarenakan murah dan jadwal rutin, lama perjalanan berkisar $\frac{3}{4}$ - 1 jam, toleransi lama perjalanan: 5 - 10 menit, biaya perjalanan: < Rp.4000;
 - 2) Masyarakat berminat pada KA perkotaan karena lancar dan tepat waktu;
 - 3) Namun demikian angkutan KA kurang memperhatikan aspek estetika, kebersihan dan keamanan.
 - b. Kereta api perkotaan Kedungsepur (Kendal-Demak-Ungaran-Semarang-Purwodadi)
 - 1) Jalur KA yang ada yaitu KRD jurusan Semarang - Bojonegoro, KRD Pandan Wangi jurusan Semarang - Solo, dan KRD Banyu Biru jurusan Semarang - Sragen. Secara spesifik tidak ada pusat permukiman perkotaan yang dilayani KA mengingat hingga saat ini Semarang belum memiliki KA komuter.
 - 2) Alasan naik KA: murah dan aman, lama perjalanan: $\frac{1}{2}$ - 1,5 jam, toleransi lama perjalanan: 5 -15 menit, biaya perjalanan: < Rp.4000.
 - 3) KA komuter yang semula akan diadakan hingga sekarang belum terwujud.
 - c. Kereta Api Perkotaan Palembang
 - 1) Jalur KA perkotaan dan pusat permukiman yang dilalui: Kertapati - Simpang, Simpang - Paya Kabung, Paya Kabung - Serdang, Serdang - Gelombang, Gelombang - Karangendah, Karangendah - Lembak, Lembak - Prabumulih.

- 2) Tidak ada pusat pemukiman perkotaan yang dilayani KA.
- 3) Alasan naik KA: murah dan aman, lama perjalanan: $\frac{1}{2}$ - 1 jam, toleransi lama perjalanan: 5 -15 menit, biaya perjalanan: > Rp.4000
- 4) Aksesibilitas menuju stasiun KA kurang efektif jika dibandingkan angkutan umum yang lebih mudah, karena stasiun Indrajaya cukup jauh dari tujuan mahasiswa ke Universitas Sriwijaya. Sedangkan angkutan umum perkotaan bisa menjangkau tujuan akhir para mahasiswa. Selain itu menggunakan jasa angkutan KA lebih mahal dari angkutan umum perkotaan

d. Kereta Api Perkotaan Jabodetabek

- 1) Jalur KA perkotaan dan pusat permukiman yang dilalui:
 - a) Koridor Jakarta (Kota)- Bekasi
 - b) Koridor Kota - Bogor,
 - c) Koridor Kota - Tangerang, dan
 - d) Koridor Kota -Tiga Raksa.
- 2) Alasan naik KA: nyaman dan tepat, waktu lama perjalanan: $\frac{1}{2}$ - 1 jam, toleransi lama perjalanan: <15 menit , biaya perjalanan: < Rp.4000.
- 3) Harga tiket cukup terjangkau sebagai transportasi utama dan memiliki jadwal yang cukup pasti serta rutin.
- 4) KRL AC kelas bisnis menjadikan masyarakat makin antusias terhadap tingkat pelayanan KA.
- 5) Kenyamanan dan keamanan masih kurang untuk KA kelas Ekonomi terutama di waktu-waktu padat penumpang.
- 6) Masih terjadi keterlambatan jadwal keberangkatan dan kedatangan di luar toleransi pengguna KA.

2. Model Pengembangan Pola Kerjasama Kereta Api Perkotaan Antara Pemerintah dengan Pihak Ketiga

JENIS	PEMERINTAH	SWASTA	KETERANGAN
Kerjasama Manajemen	Memiliki aset Daerah memberikan imbalan atas jasa swasta	Mengelola aset daerah	Resiko kesepakatan bersama
Kerjasama Produksi	Memiliki aset	Memberikan hasil penjualan sesuai dengan perjanjian	Resiko kesepakatan bersama
Kerjasama Bagi Hasil Usaha	Memiliki aset Mengelola aset Hasil usaha dibagi sesuai kesepakatan	Mengelola aset Hasil dibagi sesuai dengan kesepakatan	Resiko kesepakatan bersama
Kerjasama bagi tempat usaha	Memiliki aset (tanah dan atau bangunan) Memperoleh bagian tempat usaha sesuai kesepakatan	Membangun tempat usaha Mengajukan permohonan untuk mengelola	Resiko kerjasama sesuai kesepakatan bersama

Kerjasama bagi keuntungan	Memiliki aset	Menyediakan modal dan mengelola aset daerah	Resiko kerjasama sesuai kesepakatan bersama
Kerjasama Bangun, Kelola, Sewa, Serah (<i>Build, Operate, Leasehold and Transfer - BOLT</i>)	Memiliki aset (tanah)	- Membangun diatas tanah milik Pemerintah Daerah - Mengelola, mengoperasikan dengan menyewakan kepada pihak lain atau pihak Pemerintah Daerah itu sendiri - Memberikan kontribusi dan hasil sewa kepada Pemerintah Daerah sesuai dengan kesepakatan bersama.	- Jangka waktu kerjasama paling lama 30 tahun - Setelah berakhirnya kerjasama, pihak ketiga (swasta) menyerahkan seluruh bangunan kepada Pemerintah Daerah
Kerjasama Bangun, Kelola, Alih Milik (<i>Build, Operate and Transfer - BOT</i>)	Memiliki aset (tanah dan bangunan)	- Menyediakan modal dan membangun - Mengelola bangunan selama kerjasama - Membayar sejumlah uang atas pemanfaatan modal daerah yang besarnya sesuai dengan kesepakatan	Maka setelah berakhir masa kerjasama, maka tanah dan bangunan lama / bangunan baru yang di bangun oleh pihak ketiga (swasta) diserahkan kepada pemerintah Daerah dalam keadaan baik dan tidak dalam keadaan diangunkan kepada Bank/ lembaga keuangan atau pihak manapun juga.
Kerjasama Bangun Serah (<i>Build and Transfer-BT</i>)	Memiliki tanah	- Membangun dan membiayai sampai dengan selesai - Selama pembangunan dan pemeliharaan, resiko investasi ditanggung oleh pihak ketiga - Memberikan seluruh bangunan kepada pihak Pemerintah Daerah	Pemerintah Daerah membayar biaya investasi pembangunan
Kerjasama Bangun, Serah, Kelola (<i>Build, Transfer and Operate-BTO</i>)	Memiliki tanah	- Membangun di atas tanah Pemerintah Daerah - Setelah selesai pembangunan pihak ketiga (swasta) menyerahkan bangunan kepada Pemerintah Daerah - Mengelola bangunan selama kerjasama - Memberikan imbalan berupa uang atau bangunan lain kepada Pemerintah daerah	- Resiko kerjasama sesuai kesepakatan bersama - Setelah berakhirnya kerjasama, tanah dan bangunan akan diserahkan kembali kepada Pemerintah Daerah
Kerjasama Rehabilitasi, Guna, Serah(<i>Renovate, Operate and Transfer -ROT</i>)	Memiliki aset (tanah dan bangunan)	- Memiliki modal untuk merehabilitasi bangunan - Mengelola bangunan selama kerjasama - Melanjutkan hasil pengelolaan - Pihak ketiga (swasta) tidak boleh mengagunkan bangunan	- Jangka waktu kerjasama 5 (lima) tahun - Setelah beralhirnya masa kerjasama, tanah, dan bangunan diserahkan kepada Pemerintah Daerah

Kerjasama Bangun, Sewa Serah (<i>Build, Rent and Transfer - BRT</i>)	Memiliki aset tanah	• Membangun diatas tanah milik Pemerintah Daerah • Mengoperasikan dan mengelola bangunan dengan cara menyewa kepada Pemerintah Daerah yang di perhitungkan dari biaya pembangunan	Setelah masa sewa berakhir bangunan diserahkan kepada pemerintah Daerah dalam keadaan baik
Kerjasama Sewa, Tambah, dan Guna (<i>Contract Add and Operate - CAO</i>)	Memiliki aset (bangunan)	• Menyewa dan menambah dan atau meningkatkan kualitas bangunan • Mengelola bangunan selama kerjasama	• Nilai sewa bangun ditinjau kembali setiap tahun atau selama-lamanya tiga tahun sekali; • Jangka waktu kerjasama paling lama selama masa kerjasama • Resiko kerjasama sesuai kesepakatan bersama
Kerjasama bangun, guna, Milik (<i>Build, Operate, and Own - BOO</i>)	• Memiliki aset berupa tanah atau fasilitas/ kewenangan untuk membangun dan mengelola infrastruktur • Memberikan persetujuan atas nilai jual bangunan	• Memberikan kewenangan kepada Pihak ketiga (swasta) • Bertanggung jawab atas pembiayaan atas pembangunan, pengoperasian dan memiliki bangunan untuk selamanya • Memberikn kompensasi kepada Pemerintah Daerah berdasarkan kesepakatan	Resiko kerjasama sesuai kesepakatan bersama

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari hasil penilaian analisis dalam kajian pra FS diperoleh bahwa : proyek pembangunan kawasan perdagangan di sekitar stasiun Duri -Jakarta dapat di katakan layak namun hampir mendekati tidak layak (marginal).

Dalam suatu kerja sama pembangunan proyek sering terjadi permasalahan-permasalahan yang harus dicarikan pemecahannya. Beberapa point permasalahan meliputi berbagai aspek, baik teknis, finansial, ekonomi, maupun aspek lain yang berkaitan seperti aspek perbankan, aspek legal yang harus disepakati secara jelas antar para pihak yang melakukan kerja sama usaha ini

1. Pembiayaan Pengadaan Lahan

Sesuai peraturan dan perundangan yang berlaku BI melarang penggunaan dana perbankan untuk pembelian lahan untuk suatu proyek yang bekerja sama dengan pemerintah, padahal nilai lahan pada beberapa proyek lebih dari 30% biaya proyek atau lebih besar dari nilai ekuitas yang disiapkan investor. Untuk itu disarankan dengan cara swasta menyipkan dana talangan sebesar dana untuk pengadaan lahan

2. Nilai proyek

Nilai pembangunan proyek infrastruktur relatif besar, namun kendalanya adalah jumlah dana yang ada sangat terbatas. Untuk itu jika dana investasinya cukup besar maka perlu di arrange suatu konsorsium pendanaan dengan melibatkan beberapa lembaga perbankan atau lembaga keuangan lainnya.

3. Kredibilitas dan Kualitas Proyek

Sering terjadi suatu proyek kurang dipersiapkan secara baik, hal ini menimbulkan resiko terjadinya kesalahan kalkulasi bisnis yang berakibat fatal yaitu kegagalan proyek. Untuk menghindari hal ini maka persiapan pelaksanaan proyek harus direncanakan secara matang, baik dan transparan.

4. Kredibilitas Investor

Penting dilakukan terlebih dahulu penilaian (assesment) bagi calon investor yang credible yang akan diajak bekerja sama dalam suatu usaha. Untuk itu jika perlu dilakukan proses seleksi (pemilihan) dengan cara tender agar diperoleh mitra usaha yang memenuhi persyaratan, kredible dan memang serius untuk melakukan kerja sama bisnis.

5. Pemahaman bisnis infrastruktur dan kompetensi perbankan

Para investor sering dihadapkan pada ketidakpercayaan sektor perbankan untuk mendanai proyek infrastruktur yang memang memerlukan return (pengembalian) nya relatif panjang (lama). Untuk itu setiap calon investor harus membuat usulan/proposal yang berisi perhitungan-perhitungan riel tentang kelayakan suatu proyek untuk dapat meyakinkan pihak perbankan dapat mendanainya.

B. Rekomendasi

- 1. Bentuk kerjasama yang dapat dilakukan antara PT.KAI sebagai wakil pemerintah pusat dengan pihak ke tiga, disarankan dengan pola BOT (Built, Operate, and Transfer), dengan pertimbangan
 - a. Properti bukan bisnis inti PT KA,
 - b. Setelah masa konsesi berakhir bangunan akan menjadi milik/aset PT KA.
- 2. Adapun opsi lain yang dapat dikembangkan antara pihak pemerintah dengan pihak swasta dapat dilihat pada tabel berikut

Berbagai Opsi Pola Kerja Sama antara Pemerintah dan Swasta

Opsi	Pengelolaan	Pemeliharaan	Investasi	Pemilikan	Durasi (tahun)
Jasa	Swasta	Publik	Publik	Perum	1 - 3
Manajemen	Swasta	Swasta	Swasta-Publik	Perum	3 - 5
Sewa	Swasta	Swasta	Swasta-Publik	Perum	10 - 20
BOT	Swasta	Publik	Swasta	Persero	20 - 30
Konsensi	Swasta	Swasta	Swasta	Persero/Perum	> 10
Swastanisasi	Swasta	Swasta	Swasta	Persero	Perpetuitas

*) Lahir Magetan 8 Desember 1963, S1-Ekonomi Manajemen, S-2 Manajemen Transportasi Darat, Peneliti Muda Bidang Transportasi Darat. Saat ini sebagai Kasubag Evaluasi dan Pelaporan Sekretariat Badan Litbang Perhubungan.